昭和48年3月1日発行（毎月1回1日発行）第22巻・第3号　昭和29年6月23日　日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー

WIDE COLOUR

ノースアメリカン

P-51D

☆特集☆

エンタープライズのA-7E コルセアII

対ゲリラ戦の新しい翼コイン機の思想

3ch・20用・初級R/C機　"おにやんま"

'73 MARCH 3

エンタープライズ（CVAN-65）の搭載機（続）

飛行甲板のA-6，E-2B，A-7Eの各機。

〔上〕同じくエンタープライズの艦橋と中部飛行甲板。第130戦術電子戦飛行隊（VAQ-130）のEKA-3Bスカイウォリアが着艦。
〔下〕艦橋より艦首をのぞむ。左手に第5偵察攻撃飛行隊(RVAH-5)のRA-5Cビジランテイとコルセア II が待機。

〔上〕EKA-3Bスカイウォリアの発進。スチーム・カタパルトの白い蒸気。雲の美しいトンキン湾の空。〔下〕前部飛行甲板の各機。手前からF-4J，RA-5C，レドームを背負ったE-2B，そしてA-6，A-7と主力機が勢ぞろいしている。

〔上〕第131戦術電子戦飛行隊（VAQ-131）のEA-6Bイントルーダー。主翼下に増槽と電波ぎまん防害用のALQ-99ECMポッドをつるしている。〔下〕同じくVAQ-131のEA-6Bとその前方は第196攻撃飛行隊のA-6Aである。

〔上〕主翼を展張しながら発進位置に向かうE-2Bホークアイ。第13早期警戒飛行隊（VAW-13）の所属機。〔下〕同じくVAW-13のE-2Bで，フックをおろして着艦した瞬間のスナップ。

"ウイリアムテル'72" のF-106デルタダート

昨年9月，フロリダ州のテンダル空軍基地で開催された "ウイリアムテル'72" の出場機。今回はF-106デルタダートである。カテゴリーⅢのF-106の部には，ADC（航空宇宙防衛集団）の6個飛行隊が参加した。

——（Photos by Mr Roy Lock）

〔前ページ〕テンダル空軍基地のADC防空ウエポン・センターのF-106B。〔上〕総合得点で２位となった第２戦闘迎撃飛行隊（2nd FIS）チームのF-106A。同飛行隊はノースダコタ州ワートスミス空軍基地から参加。〔下〕総合得点３位の第87戦闘迎撃飛行隊（87th FIS）の所属機。同飛行隊はミシガン州のK.I.ソイヤー空軍基地から参加。

（Photos by Mr. Roy Look）

BIG RED 1

〔上〕前ページと同じく第87戦闘迎撃飛行隊の所属機。同飛行隊機は，写真のように赤いバッファロを機首に画いている。
〔下〕総合得点で最下位の6位となった第95戦闘迎撃飛行隊（95th FIS）のF-106A。同飛行隊はデラウェア州のドーバー空軍基地から参加。
（Photos by Mr. Roy Lock）

BONES CRUSHER

ARMAMENT

〔上〕総合得点 4位となった第318戦闘飛行隊機の尾部。同飛行隊はワシントン州のマッコード空軍基地から参加。飛行隊のニックネームは“グリーン・ドラゴン”。〔下〕優勝した第460戦闘迎撃飛行隊（460th FIS）機の尾部。ノースダコタ州のグランド・フォーク空軍基地から参加。ニックネームは“ケイプ・タイガース”。

〔上〕ノースダコタ州のミノット空軍基地から参加した第5戦闘迎撃飛行隊(5th FIS)“スピテン・キッチンズ”の尾部。マークのなかのエンブレムはADDのもの。〔下〕第2戦闘迎撃飛行隊機の尾翼マーキング。
(Photos by Mr. Roy Look)

クラークフィールドのF-4E

フィリピンのクラークフィールド空軍基地に飛来したF-4EファントムII、第4戦術戦闘飛行隊（4th FTS）の所属機。

普天間基地のAH-1JとOV-10A

沖縄の普天間基地に待機する米海兵隊機。第369海兵攻撃ヘリコプタ飛行隊（HMA-369）のAH-1Jシーコブラ（上）と第6海兵観測飛行隊（VMO-6）のOV-10Aブロンコ。

撃墜マークをつけたファントム。

吸気口ベーンにミグ撃墜マークを１個つけたF-4DファントムII。第405戦術戦闘連隊（405 TFW）第523戦術戦闘飛行隊（523 TFS）の所属機。12月中旬、横田基地にて。

沖縄に派遣されるF-104DJ

リノ第8回エアレースから（続）

前号につづいて，昨年9月15日から3日間，ネバダ州リノで開かれた第8回エア・レースの参加機。
（上・下）F8Fベアキャット。両機ともスピードを出すために各部を改造しており，上の写真の機体は，翼端を大きく切りつめ，スピナをつけて，プロペラも新しいもの，垂直尾翼も高くしている。思い思いの塗装にしてリノの空を駆けまわった。
(Photos By Mr. Ron Macron)

〔上〕20ページと同じくリノのベアキャット。この機体も翼や尾部，キャノピなどを改造し，スピナをつけている。〔下〕P-63キングコブラ。これも翼端を切り欠き，排気管なども改造している。(Photos by Mr. Bruce Orriss and Mr. Ron Monroe)

ザンビア空軍の MB-326GB

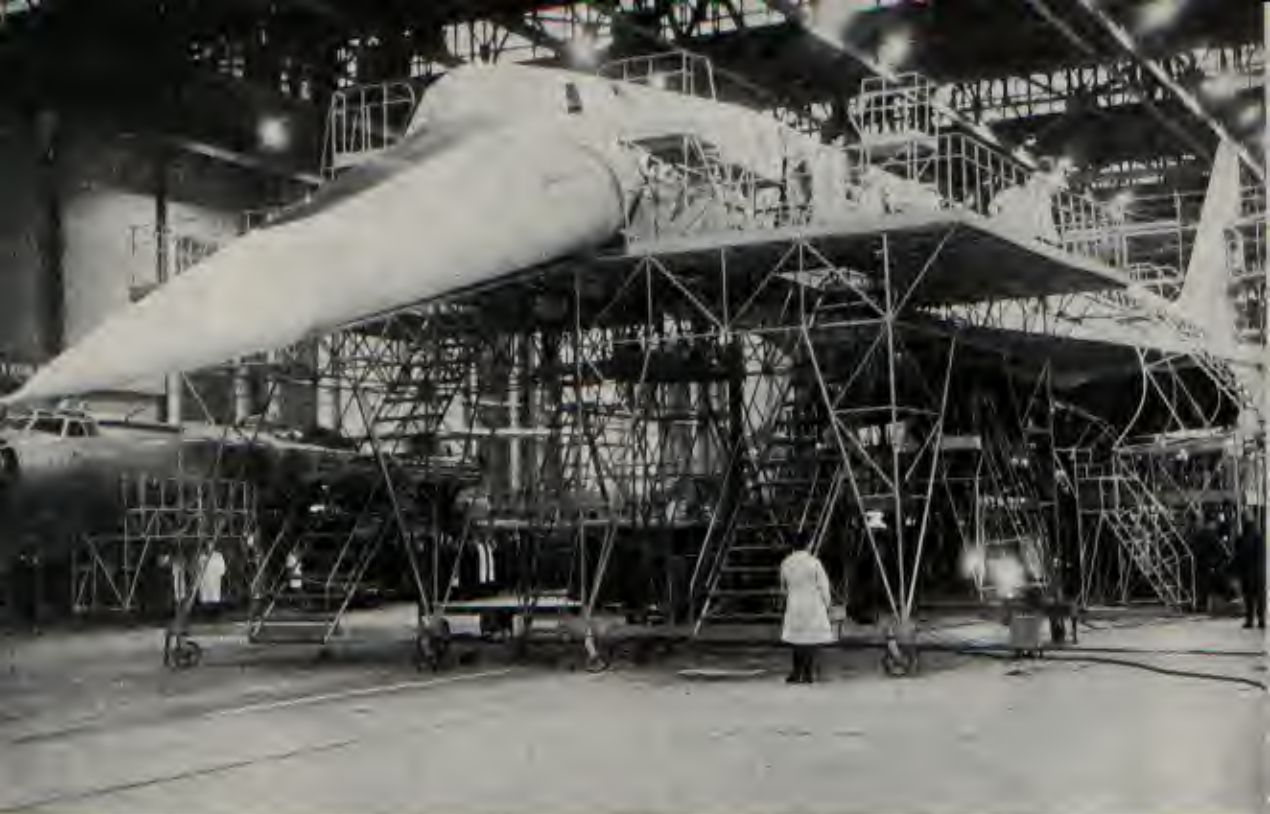
ザンビア空軍向けのアエルマッキMB-326GB。GB型は練習攻撃両用のG型の武装専用型で，ロールスロイスブリストル バイパー20エンジン装備。主翼下の6基のパイロンにミサイル，ロケット弾，機銃や爆弾など，4,000ポンド（1,814kg）まで装備できる。

アルゼンチン海軍が24機，ブラジル空軍が112機，コンゴ空軍の17機のほか，ザンビア空軍では6機発注している。

テスト飛行中の
F-15A 2号機

エドワーズ空軍基地でテスト中のF-15A原型2号機。1号機では飛行特性や操縦関係のテストが行なわれているが，2号機はエンジン関係のテスト用。P&W YF-100シリーズ2エンジンを積んで飛行しており，3月までに量産型のF-100-2エンジンのテストに入る。1，2号機は昨年末までにすでに100時間以上飛んでおり，まもなく電子装備関係のテスト用である

エアバスA-300B

去る10月28日，南フランスのツールーズ飛行場で初飛行したエアバス・インダストリイA-300B原型1号機は，10月31日に2回目の飛行と，その後も順調にテストがつづけられている。1月に15日間の地上点検を終ってからは月平均30時間のペースで飛行テストを行なうことになっている。

量産に入ったTu-144

ソ連のSST Tu-144は量産前期型の生産に入っており，写真はその最終組立て工場の模様。量産型は，原型にくらべて大幅な変更はないが，主翼前縁付根前方の胴体が少し延長され，ドループ・ノーズ部分の窓を増やして視界を改良，前・主脚の位置を移動し，エンジン吸気口を矩形から四角なものに改めるなど，細部を改造している。また離着陸時の安定のために，下の写真のように機首両側に大きなひれをつける試みもなされている。これが量産型に採用されるかどうかは，いまのところはっきりしないが，離着陸時の安定にはかなり苦労しているようである。(TASS)

MiG-21MFと MiG-21PFM

MiG-21MF（フィッシュベッドJ・写真上）とMiG-21PFM（フィッシュベッドF）。

MiG-21MFはMiG-21の最新型の多用途機で，胴体上部のドーサル・フインが大きくなって，キャノピーの後方までのびているのが特徴。キャノピは横開き，ピトー管は空気吸入口上部についている。写真は任務を終えて帰投したところ。

右の写真は発進前のMiG-21PFM。-21PFの改良型で，風防が前後開閉方式から横開き式となり，ピトー管が吸気口上部右寄りに移されている。(61ページ記事参照)。　TASS

マッキAM-3C軽観測機

イタリーのアエル・マッキ社が開発したAM-3連絡・観測機にゲリラ攻撃用の武装を施したのがこのC型。米空軍のテストも受けるために，アメリカの国籍マークををつけている。AM-3はセスナL-19の後継機として開発された機体であるが，両主翼の支柱外側の下面に1個ずつ懸吊装置を設けて，ロケット弾やガン・ポッドを吊り下げることができる。写真下では，左主翼下にロケット弾ポッド，右主翼下には小型爆弾を装備してデモ飛行中である。

▲フイリピンのF-5

フイリピン空軍の曲技飛行チーム“ブルー・ダイアモンド”のF-5Aフリーダム・ファイター。垂直尾翼に大きく機体番号を入れているのに注意。フイリピン空軍では，このほか，F-86Fによる曲技飛行チーム“ゴールデン・セイバーズ”も昨年3月から新しく結成，戦技研究を兼ねた公報活動を行なっている。

▼S-67ブラックホーク

米陸軍の次期空中火力支援機の候補機としてシコルスキが開発したS-67ブラックホーク攻撃ヘリコプタ。機首と胴体下面に7.62mmミニガン，20mm機関砲や40mmてき弾投射器なども装備し，固定翼下にもロケット弾ポッドなどの武装ができて，キャビン内に兵員6名とジープ1台を吊り下げて運ぶこともできる。写真は昨年秋，デモ飛行で西ドイツを訪問したときのもの。

▲フィリピンのF-5

フィリピン空軍の曲技飛行チーム“ブルー・ダイアモンド”のF-5Aフリーダム・ファイター。垂直尾翼に大きく機体番号を入れているのに注意。フィリピン空軍では，このほか，F-86Fによる曲技飛行チーム“ゴールデン・セイバーズ”も昨年3月から新しく結成，戦技研究を兼ねた公報活動を行なっている。

▼S-67ブラックホーク

米陸軍の次期空中火力支援機の候補機としてシコルスキが開発したS-67ブラックホーク攻撃ヘリコプタ。機首と胴体下面に7.62mmミニガン，20mm機関砲や40mmてき弾投射器などを装備し，固定翼下にもロケット弾ポッドなどの武装ができて，キャビン内に兵員6名とジープ1台を吊り下げて運ぶこともできる。写真は昨年秋，デモ飛行で西ドイツを訪問したときのもの。

▲ノースロップA-9A

カリフォルニアの砂漠の上空を編隊で飛行するノースロップA-9A原型1，2号機。AX候補機であるA-9AとフェアチャイルドA-10A両機種の米空軍による飛行評価テストは，10月初めから60日間にわたって行なわれ，12月初めに終了しており，いずれの機種を選ぶかの結論がまもなく出されることになっている。

▼エアカナダのL-1011

このほどカリフォルニア州パームデールのロッキード最終組立工場からロールアウトしたエアカナダのトライスター1号機。同航空会社が発注している19機のうちの1号機で，2月15日からトロント－マイアミ間に就航する。アメリカ以外の航空会社でL-1011を飛ばすのは，エアカナダが最初である。

トンキン湾の　エンタープライズ

CVAN-65 ENTERPRISE IN TONGKING GULF

パリ和平交渉中断とともに激しく再開された北爆。これは前号につづいて、トンキン湾で作戦中の米原子力空母CVAN-65エンタープライズの搭載機。今回はA-7コルセアIIである。

現在同空母に配備されているコルセアII部隊は、第27攻撃飛行隊（VA-27）と第97攻撃飛行隊（VA-97）で、ともにA-7E装備。

38ページと左上・右上写真は発進準備中のもので、主翼下の各パイロンにはMk83 1,000ポンド爆弾を1発ずつ吊している。39ページと右上はVA-27、左上はVA-97の所属機。写真左は攻撃を終えて帰投、車輪をきしませて着艦するVA-97の1機。右はコクピット内におさまったパイロット。酸素マスクにいかめしい装具、締帯で射出座席に固定されて、一路北ベトナムの空をめざす。

〔上〕コルセアIIに装備されるMk.82 500ポンド爆弾。信管をはずしてあり、先端にぶきみな穴。コルセアIIは、これを主翼下のパイロンに最大20発（10,000ポンド）を装備できる。左上の胴体側面に装備されているのはサイドワインダーAAM。レーダ追尾方式のAIM-9Cと思われる。

〔左〕同じくコルセアIIの武装。胴体側面のサイド・ワインダーとポッドには新型のレーザー爆弾。

〔上〕出撃するVA-97のA-7E。胴体側面にサイドワインダー、中央パイロンにはAGM-75シュライク・ミサイルを装備している。外側パイロンには、投下装置だけで、武装はなし。

〔右〕これはA-6イントルーダーの主翼下で、トリプル・エジェクター・ラックにMk82爆弾を装備中。第196攻撃飛行隊（VA-196）の所属機。

〔上・下〕同じくエンタープライズのA-7E。上は編隊で出撃するところで，これも胴体にサイドワインダーAAM，中央のパイロンにシュライク・ミサイル，外側パイロンにはMK.82爆弾を装備している。下も同じくVA-97"ウオーホークス"のA-7E。もう一つのコルセアII部隊VA-27のニックネームは"ロイヤル・メーセズ"。

ふたたびベトナム戦に投入された F-111A

ふたたびベトナム戦に投入された可変翼戦闘機F-111A。F-111Aは1968年初め、実用テストをかねて6機がタイ国のタクリ空軍基地に送られ、50回ほど出撃したが、3機がつぎつぎに墜落、大きな論争を巻き起して残存機を本国に引き揚げていたもの。今回派遣されたのは、前回と同じくネバダ州ネリス空軍基地の第474戦術戦闘連隊(474TFW)の2個飛行隊、第429戦術戦闘飛行隊(429TFS)と第430戦術戦闘飛行隊(430TFS)の24機。9月末にタクリ基地に到着、ただちに北爆に参加したが、夜間出撃で早くも1機を失なっている。開発早々から話題の多い"新鋭機"である。

〔上〕タクリ基地のエプロンに迷彩の翼を並べたF-111A。ランプでは翼をいっぱいに展張して駐機する。〔下〕パーキング・エリアに向けて滑走中。主翼下のパイロンには、投下装置のみで、武装はしていない。

〔上〕整備中。主翼を72度いっぱいに後退させている。〔下〕16度に展張、右可変翼部を整備中。

〔下〕ふつ型攻撃を終えてタクリ基地に着陸。主翼前後縁、水平安定板など各舵の動きに注意。ブレーキもおろしている。

〔上・下〕タクリ空軍基地に到着したばかりのF-111A。着陸するとただちに整備にまわされ、戦闘出撃のために各部の点検。写真の機体も、主翼下のポッドには投下装置をつけているのみ。

〔右〕-111Aの左側胴体に画かれている474TFWのエンブレム。474TFWはF-111を装備した最初の部隊。ネリス空軍基地で、今回タクリに派遣された429TFS、430TFSのほか428TFSと442TFTS（訓練飛行隊）を傘下にして編成されている。

なお、今回のF-111A部隊の派遣で、これまでタクリ空軍基地に駐留していた第49戦術戦闘航空団（49TFW）のF-4DファントムII 4個飛行隊は、本国のニューメキシコ州ホーロマン空軍基地に移動することになった。

474TH TACTICAL FIGHTER WING

〔上〕出撃準備を終えてタクリ空軍基地に待機するF-111A。手前は同機の主翼下に装備されるMk.82スネークアイ爆弾。尾部に落下制動用の折りたたみ式フィンをつけている。

〔右・下〕同爆弾を装備中のF-111A。F-111Aがデビュー早々に相次いだ墜落事故は機体構造の欠陥によるものとされ、大はばな改修が行なわれて、これまでに全部で141機が造られている。

ベトナム戦に再度投入されたF-111A。到着まもない9月28日、またまた1機が墜落。これは機体の不具合によるものよりも、SAM-2に撃墜された可能性が濃いとされているが、真相はいまのところ不明である。

普天間の米海兵隊航空部隊

MCAF FUTEMA IN OKINAWA

沖縄の普天間海兵航空基地に駐留している航空部隊は第1海兵航空師団（MAW-1）の傘下にある第36海兵航空大隊（MAG-36）で、第3海兵師団を支援して待機しているヘリコプタ部隊である。今回はそのうち、攻撃ヘリのAH-1Jシーコブラ（写真上・下）と固定翼のOV-10Aブロンコを紹介することにしよう。

AMG-36のエンブレム

VMO-6のエンブレム

第36海兵航空大隊（MAG-36）の航空部隊は6個飛行隊から成っており、いちばん新しいのが、AH-1Jシーコブラの第369海兵攻撃ヘリコプタ飛行隊（HMA-369）。OV-10Aブロンコを装備したのは第6海兵観測飛行隊（VMO-6）で、そのほかCH-53Dの第462海兵重ヘリコプタ飛行隊（HMH-462）、CH-46Dの第164と第165海兵中型ヘリコプタ飛行隊（HMM-164、165）、UH-1Eの第367海兵軽ヘリコプタ飛行隊（HML-367）の編成である。

〔上・左中〕ＶＭＯ-6のＯＶ-10Ａ。増槽のみで、外部の武装はなし。〔左下・右・下〕ＨＭＡ-369のＡＨ-1Ｊ。これも機首下方の砲塔の機銃ははずしてある。

以上の飛行隊のほか司令部整備飛行隊と基地飛行隊のＨ＆ＭＳ-36、ＭＡＢＳ-36がＭＡＧ-36の傘下。管制を受けもつ第66飛行管制隊（ＭＡＴＣＵ-66）さらに第152海兵空中給油・輸送飛行隊（ＶＭＧＲ-152）のＫＣ-130Ｆもこの基地に駐留している。

ＭＡＧ-36は1952年にカリフォルニア州エルトロで、ヘリコプタ輸送部隊として編成され、朝鮮動乱ではＨＲＳ-1ヘリを持って出動している。1965年からＭＡＷ-1の傘下に入ってベトナム戦に参加、ＵＨ-1Ｅ、ＣＨ-46、ＵＨ-30などで補給輸送などの支援任務についている。ベトナムから普天間に移動したのは1969年11月。ＭＡＷ-1の部隊でベトナムを離れた最初の大隊でもあった。

フォト ニュース

〔左〕 DC-130Eハー
ュリーズの主翼下に吊さ
たライアンBGM-34A無
ジェット機。母機のDC
30Eで途中まで運ばれ、
下された無人機は誘導
able して装備してあるミサ
ルを発射するという3段
まえの攻撃システムであ

〔下〕 ロッキードL-
エレクトラが1957年に就
に就役してから15年目。
機が生産されたが、ジェ
ト機の波に押されて次第
一線をのいた。しかしま
19の航空会社で98機が貨
機として使われているとい
う。写真もその1機で、
ーストラリアのアンセッ
航空で活躍している機体
ある。

スナップ だより

〔上〕去る11月11日、1年半ぶりで佐世保に入港した米空母キテイホークの搭載機。写真の機体はRA-5Cビジランテイ。第7重偵察攻撃飛行隊（RVAH-7）の所属機である。（西宮市・浜野博司）

〔左〕12月19日に伊丹空港に3機飛来した米陸軍のOV-10Bモホーク。写真のザ・ビークとビープ・ビープのほか、もう1機は"The Soker"のニックネームという。（豊中市・伊藤直行）

〔右〕吸気ロベーンに、ミグ撃墜マークをつけたF-4DファントムII。横田基地にて（昭島市・大塚勝彦）

ヨークタウン艦上の第５空母航空群

空母ヨークタウン(CV-10)の艦上に並んだ第５空母航空群(CVG-5)の各機。手前からF6F-3ヘルキャット，TBF-1アベンジャー，F6F-3，SBD-5ドーントレス。同航空群は1943年４月から44年５月まで，同空母に配備されて作戦している。

〔上〕洋上を２機編隊で飛行するグラマンTBF-1アベンジャー。写真は1943年に撮影されたもので，２機とも米本土沿岸に基地を置く訓練部隊の所属機であろう。

右主翼上面の丸印のようなものは，国籍マークを塗り消したあとである。なお，胴体の国籍マークは周囲に赤フチのついた形式のものだが，左主翼のそれは白いソデの部分に青フチがないことに注意。また，手前の機体では機体番号「A」が，国籍マークのソデの部分に赤で描かれており，先に描いてあった「S」を塗り消すかたちになっている。

〔下〕上側面ブルーグレイ，下面ライトグレイという，初期の標準塗装をしたグラマンTBF-1。

Grumman TBM-1 Avenger

〔上〕空母ヨークタウン（CV-10）に搭載された第5空母航空群第9雷撃中隊（VT-9）所属のTBM-1。TBM-1は，アベンジャーの最初の量産TBF-1をイースタン航空機ジェネラル・モータース部門で生産したもの。これはグラマン社が戦闘機の生産を第一優先として，雷撃機の生産はGMに移管したためである。塗装は胴体背面と主・尾翼前縁がノンスペキュラ・シーブルー，側面とスピナはインタメディエイトブルー，主・尾翼上面セミグロス・シーブルー，下面インシグニアホワイト。主翼下面に装備しているのは初期の頃のロケット弾発射筒。

〔下〕1944年1月29日から2月23日にかけて行なわれたマーシャル諸島上陸作戦の支援のため，ブーゲンビル島から出撃する海兵隊のグラマンTBF-1。写真は同年2月17日に撮影されたもので，メジュロ，クエゼリン，エニウエトクに上陸する米海軍を支援して，6隻の攻撃空母，14隻の軽・護衛空母から合計247機のアベンジャーが出撃した。

グラマン TBM-3 アベンジャー

発進するTBM-3アベンジャー。1943年から採用されたつや消しのスリートーン・カムフラージュ（三色迷彩）の機体。TBMは-3の生産途中からこの迷彩がつや出しのものも登場

NAKAJIMA *KI44-*II *OTSU SHOKI*

Revell

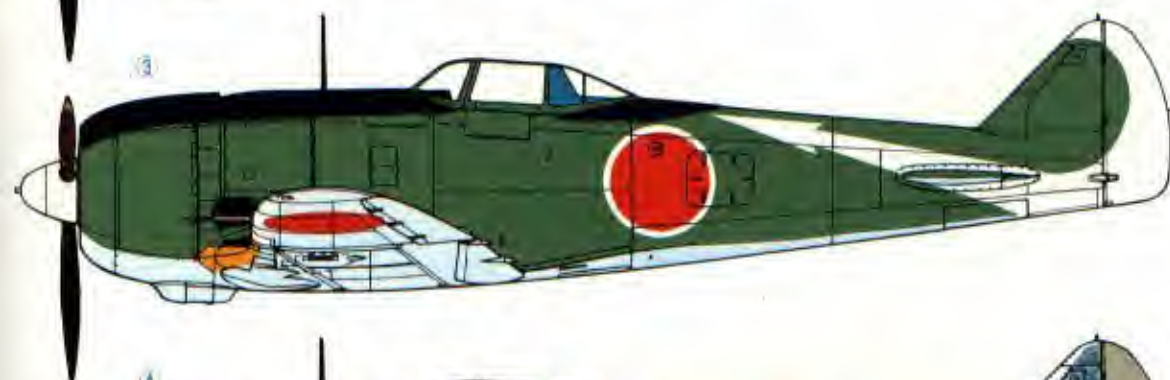
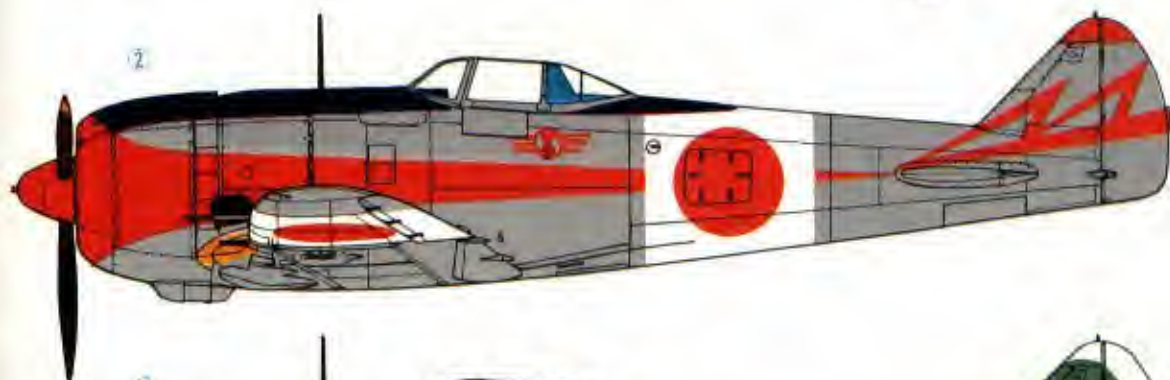
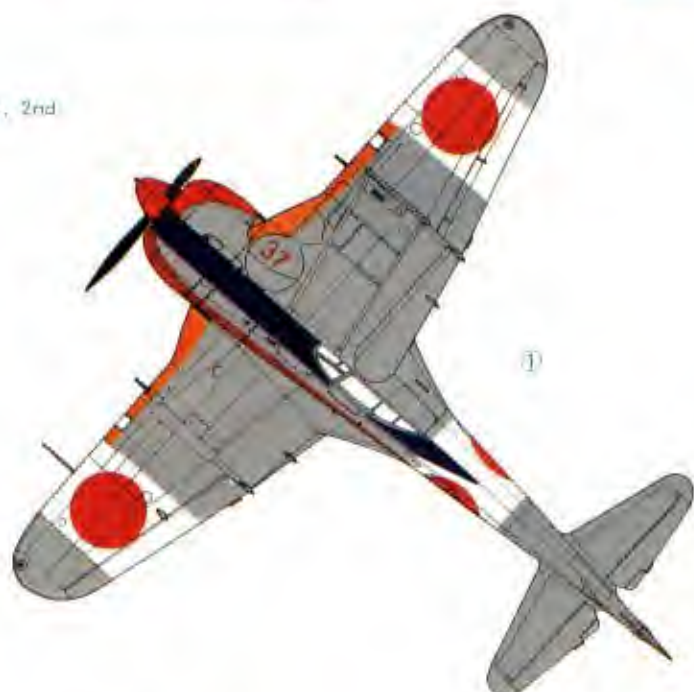
①② No.47 SENTAI (Fighter Group), 2nd CHUTAI (Squadron)
③ No.29 SENTAI, 1st CHUTAI.
④ No.85 SENTAI, 1st CHUTAI.

①② 飛行第47戦隊第2中隊所属機.
③ 飛行第29戦隊第1中隊所属機.
④ 飛行第65戦隊第1中隊所属機.

①

②

③

④

© A.Hashimoto

中島 キ44II乙 鍾馗

NAKAJIMA KI44-II OTSU SHOKI

陸軍2式戦闘機"鍾馗"はわが国最初の重戦闘機で、特に本土防空の任についてB-29の迎撃に活躍したことは有名である。

レベルのプラプレーン・キットにも、この鍾馗のキットがあり、レベル・ミニ・シリーズ1/144スケールで現在日本機16種類が発売中。

手のひらにすっぽりと入ってしまうミニ・ミニ・モデルであるが、"鍾馗"の特徴をみごとに再現したキットで、大型キット顔まけのアクセサリー群も完備、小物パーツも省略されずにちゃんと付いているという。小粒ながらピリッとしたキット。50円という破格なキットなので手がるにいろいろのカムフラージュとマーキングを楽しめる利点がある。

☆塗装について☆

①と② 図は成増基地で東京防空に活躍した飛行第47戦隊の所属機で、塗装は全面シルバー⑧、舵面はフラットシルバー、胴体に赤半つや消し③＋㉚の帯があり、日の丸は本土防衛を示す白帯が全部の日の丸についている。機首の光線反射よけは黒紺のつや消し⑤＋㉝、プロペラは暗赤褐色③＋㊶で先端に黄の線つき。主翼前縁は黄橙色㊳で、脚カバー内側など機体内部は青竹色㊲の塗装となっている。

図③ 飛行第29戦隊、第1中隊の所属機で機体の上・側面が濃緑色⑯、下面は青灰白色㊻＋⑳との説がある。戦隊マークは白、日の丸は胴体と翼上面のものが白フチつき、機首の反射よけは黒紺のつや消しである。

図④ 飛行第85戦隊第1中隊の所属機で、機体は全面シルバー⑧、方向舵は明灰白色㊻、エルロンはフラットシルバー⑧＋㉚。胴体側面と翼上面に図のような、こまかいメロメロ迷彩があり、色はブルーの強い濃緑色⑯＋⑤。スピナとプロペラブレードの表面は暗赤褐色㊶＋③、日の丸は全部白フチなしとなっている。

(K.Hashimoto)

データ (technical data)

全幅 (span) 9.45m、全長 (length) 8.84m、全高 (height) 3.12m、全備重量 (gross weight) 2,764kg、発動機 (engine) ハ-109 (Ha-109・1,520HP)×1、最大速度 (max speed) 605km/hr (5,200m)、武装 (armament) 12.7mm×4、爆弾 (bomb) 30～100kg×2、乗員 (crew) 1。

Japanese Army Type 2 fighter, SHOKI, was the fulfledged heavy fighter which the Japanese Army placed into operation for the first time. In particular, its distinguished service in homeland defense against the B-29 is well known. It is a matter of course that Revell has this wartime Japanese masterpiece fighter in its plastic model plane kit series. A total of 16 kinds of 1/149 scale mini-kits are now on sale.
Though it is very small, the "SHOKI" model in Revell kit is as elaborate as other kits in larger kit series. Not any tiny parts are neglected. A small but "highly seasoned" model kit. Who can imagine that so a great pleasure of camouflage and marking is obtainable at an absurdly small price, only 50 Yen?

PAINTING:

Figs. 1 & 2. The aircraft belonged to No. 47 Hiko Sentai (or the 47th Fighter Wing), an air defense fighter group stationed at Narimasu, Tokyo. It is totally painted in Revell Color (RC) 8, silver. The rudder surfaces are flat silver. On the fuselage are belts of RC-3 and 30, non-glare red. "Hinomaru" marks are all white-hemmed showing that this aircraft was assigned to the homeland defense. The anti-reflaction device on the nose is RC-5 and 33, frozen blackish blue. The propeller is RC-3 and 41, dark red-brown. The blade tips are yellow. The front wing edges are RC-58, orange, while the inside of the plane including the inside of the gear cover, is painted in RC-57, malachite green.

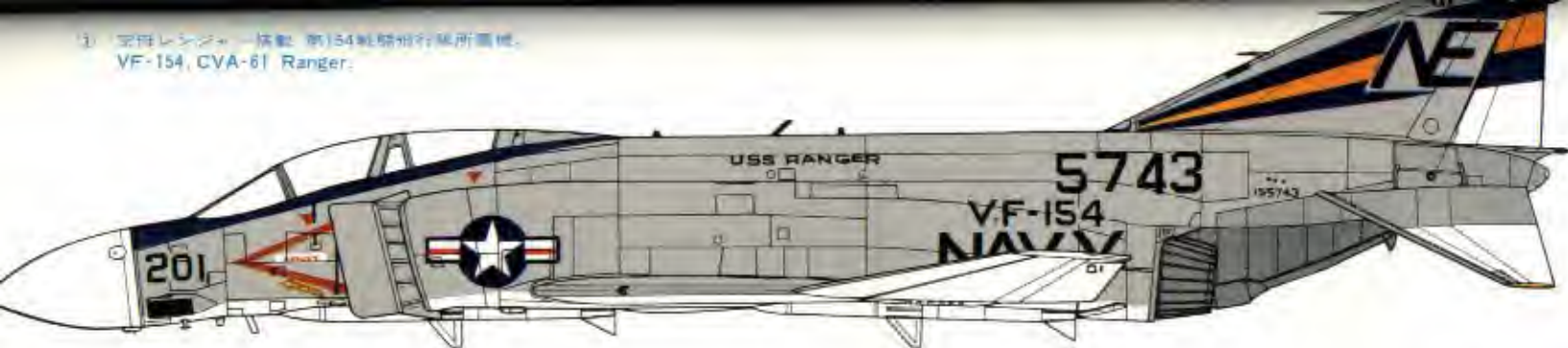
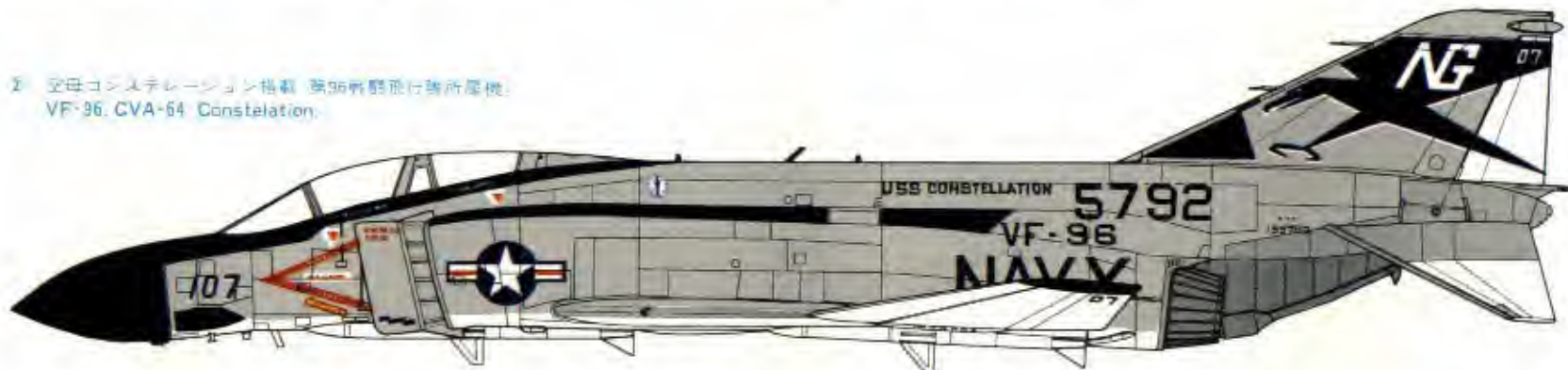
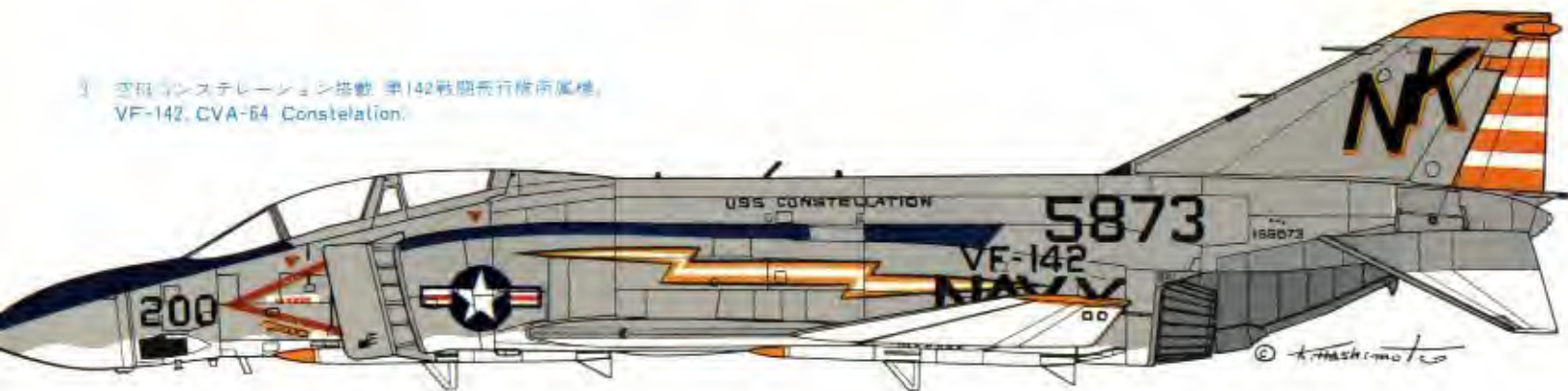
Fig. 3. This belonged to No. 1 Chutai of No. 29 Hiko Sentai (or the 1st Squadron of the 29th Fighter Wing). The top and sides of the plane are RC-16, dark green. A report says that the lower surfaces are RC-56 and 20, pale grayish white. The Sentai mark (wing insignia) is white. "Hinomaru's" on the fuselage and wing upper surfaces are white-hemmed. The nose's anti-reflaction device is non-glare blackish blue.

Fig. 4. This belonged to No. 1 Chutai of No. 85 Hiko Sentai. The plane is painted totally in RC-8, silver. The rudder is RC-56, bright grayish white. The aileron is RC-8 plus 30, flat silver. Upon the fuselage sides and wing upper surfaces, is a small blaze camouflage shape of RC-16 and 5, dark green. The spinner and blade surfaces are RC-41 and 3, red brown. All Hinomaru marks have no white hem. (K. Hashimoto)

"鍾馗"の塗装に必要なレベル・カラー	
①ホワイト	③レッド
⑤ブルー	⑧シルバー
⑯濃緑色	⑳ライトブルー
㉚フラットベース	㉝黒つや消し
㊶レッドブラウン	㊻明灰白色
㊲青竹色	㊳黄橙色

2式単座戦闘機"鍾馗"2型乙　写真上は不時着して、プロペラと脚を破損した1機で、飛行第87戦隊第2中隊の所属。尾翼のマークは赤である（第1中隊は藍、第3隊は黄）。機体は全面銀色で、主翼と胴体には、防空任務を示す白帯が画かれている。下の写真の機体は、ろ獲されてアメリカに持ち去られた1機で、機首のアンチ・グレア以外は無塗装。

2式単座戦闘機鍾馗2型甲

満州の奉天飛行場，飛行第70戦隊の2式単座戦闘機鍾馗2型甲。昭和16年7月に満州の東京城で編成された同戦隊は，のちに松戸基地へ移駐して，東部地区の防空にあたっている。これは当時撮影した珍らしいカラー写真。

マクダネル・ダグラス F-4J ファントムII

McDONNELL DOUGLAS F-4J PHANTOM II

現代自由主義諸国の代表的多目的重戦闘機で，あらためて解説する必要もない有名機である。海軍・海兵隊用のJ型のモデルがレベルの1/32シリーズに新しく登場して今回新発売された。

1/32のファントムIIというと，さすがに大きく全長は実に55.2cmもあるというビッグサイズ。このキットの豪華版といえるのは附属デカールで，これまた前例のない大版デカール附属，戦隊マークは，空母ルーズベルト搭載のVF-84“ジョリーロジャース”と空母レンジャー搭載VF-154の第2司令官機のほか空母アメリカ搭載のVF-33の3種が附属。ファントムIIのT.Oを基礎にした高忠実度の各注意書き文字のデカールがぎっしりと附属。この注意書きデカールを貼るだけで，たっぷり1日はつぶしそう？という楽しさである。

☆塗装について☆

図① 空母レンジャー搭載VF-154所属機で，塗装は機体上・側面がガルグレー⑪，下面と舵面の上面および方向舵は白①，機首は白の半つや消し①+㉚。垂直尾翼のマークは黒に近い紺とクロームイエロー④・㊿，機体の文字は黒紺，翼の前縁とエアインテークの前縁はシルバーグレー，ジェット排気口附近は黒鉄色㉘。

図② 空母コンステレーション搭載VF-96の所属機。塗装は図①と同じ上・側面ガルグレー，下面は白，機首レドームは黒つや消し㉝，キャノピの周囲は濃いブルー⑤，垂直尾翼のマークと翼端は黒②，胴体側面の帯はグレー⑬。キャノピ枠に，白でパイロット名が記入されている。機体の文字は黒紺，機首のナンバーは白の片フチつき。

図③ 空母コンステレーション搭載VF-142所属機。塗装は図①②と同じで垂直尾翼上と主翼翼端がクロームイエロー，機首の上部はグレイで胴体の電光マークと方向舵は白とクロームイエロー，NKの文字はクロームイエローの片フチつきとなっている。

（K.Hashimoto）

データ（technical data）

全幅（span）11.76m，全長（length）17.79m，全高（height）4.99m，最大総重量（gross weight）26,300kg，発動機（engine）J79-GE-10（5,380・アフタバーナ使用時8,120kg）×2，最大速度（max. speed）M.2.2～2.4（12,200mにて），最大航続距離（max. range）2,000nm，戦闘行動半径（radius of action）350～700nm，乗員（crew）2。

A representative multi-purpose heavy fighter for the Free World. This aircraft is so famous that calls for no explanation. Aircraft fans can renew the recognition of this excellent modern fighter by a "giant" model kit recently placed on sale in Revell's 1/32 series.

The model type is "J" in use for the Navy and Marines. The total length reaches as long as 55.2 cm. Also sumptuous are attached decals. Three squadron marks are: that of VF-84 "Jolly Rogers" of the aircraft carrier ROOSEVELT; VF-154 CVW-2 of the aircraft carrier RANGER; and VF-33 of the aircraft carrier AMERICA. Fans will never tire, all through the day, of pasting the letter decals attached with full instructions.

PAINTING:

Fig. 1. This belonged to VF-154 of the aircraft carrier RANGER. The top and sides of the plane are Revell Color (RC) 11, gall gray. The lower surfaces, the upper surfaces of the horizontal rudder and the vertical rudder are RC-1, white. The nose is RC-1 and 30, semi-luster white. The mark on the vertical tail is RC-4 and 50, blackish blue and chrome-yellow. Letters on the fuselage are blackish blue. The front edges of wings and the front edges of the air intake are silver gray. The surroundings of the jet exhaust are RC-28, black iron.

Fig. 2. This belonged to VF-96 of the aircraft carrier CONSTELLATION. Like that in Fig. 1, the top and sides are gull gray, and the lower surfaces are white. The nose redome is RC-33, non-glare black. The surroundings of the canopy are RC-5, dark blue. The mark on the vertical tail and the wing edges are RC-2, black. The belts of the vertical sides are RC-13, gray. The name of pilot is descrived in white on the canopy frame. Letters of the plane are blackish and numbers are white-hemmed.

Fig. 3. This belonged to VF-142 of the aircraft carrier CONSTELLATION. The painting is similar to that in Fig. 1 and Fig. 2. The upper surfaces of the vertical tail and edges of main wings are chrome yellow, and the upper surfaces of the nose is gray. The lightning mark on the fuselage, and the rudder are white and chrome yellow. The letter, "NK", is hemmed one side with chrome yellow.

(K. Hashimoto)

F-4Jの塗装に必要なレベル・カラー

①ホワイト	②ブラック
④イエロー	⑤ブルー
⑧シルバー	⑪ガルグレー
⑬ニュートラルグレー	㉘黒鉄色
㉝黒つや消し	㊿黄橙色

マクダネル・ダグラスF-4JファントムII 米31戦闘飛行隊（トムキャッツ）の所属で，胴体側面の黄色い円のなかに，おなじみの“フェリックス・ザ・キャット”のマークを画いている。機体は上・側面と各舵面はライトガルグレイ（FSO No. 36440），下面インシグニアホワイト（No. 17875），機首のアンチ・グレアはつや消しの黒の塗装である。

F-4J ファントムII

空母アメリカ（CVA-65）に積まれて来日した第96戦闘飛行隊のF-4J。1970年秋，厚木基地にて撮影。ドラッグ・シュートを引いて滑走するところである

朝鮮戦争のムスタング

F-51D MUSTANGS IN KOREAN CONFLICT.

攻撃から帰投したF-51Dムスタング。第35戦闘爆撃大隊の各機。1951年1月の撮影。

〔上〕金浦飛行場に勢ぞろいしたF-51D。第18戦闘爆撃大隊の所属機。両主翼下に75ガロン燃料タンクと5インチ HVAロケット弾を3発ずつ装備している。1951年4月9日の撮影。〔下〕同じく第18戦闘爆撃大隊第12戦闘中隊のF-51D。1950年9月の撮影で、釜山に進出したばかりのスナップである。

朝鮮戦争に参加したムスタング部隊は、第5空軍の第8、第18、第35戦闘爆撃大隊。各大隊とも、1950年6月の戦乱ぼっ発と同時に、ナショナル・ガードの第27連隊や日本、フィリピンにあったムスタングをかき集めて急きょ編成されたもので、7月末までに釜山、金浦、大邱などの基地に派遣され、地上部隊の支援に活躍している。米空軍のほか南アフリカ空軍の第2中隊、それにオーストラリア空軍の第77中隊も、ムスタングを持って第35戦闘爆撃大隊の傘下に入って参戦している。

〔右ページ中〕爆弾とロケット弾で武装した第18戦闘爆撃大隊の各機。エプロンから滑走路に向うところ。1951年7月13日の撮影。この日の攻撃目標は、敵飛行場とその周辺の弾薬集積所、飛行機の修理工場という。〔同下〕金浦飛行場で整備中。第3歩兵師団支援の任についている第18戦闘爆撃大隊機。1951年4月30日の撮影。

〔右〕出撃準備中のF-51D。これも第18戦闘爆撃大隊機で、1951年夏頃の撮影。この頃の米空軍は、1947年に陸軍航空隊から独立、一本立ちしてからまだ日があさく、ちょうど装備機も、レシプロからジェットへと変る過渡期でもあった。2次大戦の悍馬ムスタングは、大役を果して本国への“帰還”途上のものもあったが、動乱で非常召集されて、再度のそして最後のご奉公。連合軍側にとって、動乱に出動した最初の戦闘機でもあった。空軍が独立してからは、呼称がP-51からF-51と変り、“PF”のバズ・ナンバー記号も“FF”となって、新しい国籍記章をつけての出撃であった。

〔下〕大邱飛行場で作戦中の米空軍と韓国空軍のF-51D。米空軍機は、IFFアンテナ支柱を2本立てているのに注意。1950年7月31日の撮影。

〔下〕ロケット弾と爆弾の重武装で発進。第18戦闘爆撃大隊の1個小隊。手前にころがっているのは、増槽を利用したナパーム・タンク。この大きな容器にナパーム弾の炸薬をつめて地上の目標をねらう。1951年7月の撮影。

〔上〕一夜明けると一面の雪。白く化粧した翼をふるわしてエンジンの始動。1952年の冬。〔下〕夏の夕暮れ、左端の各機ははく暮攻撃に発進する。手前の1機は整備員が乗り込んで最終点検、れい明攻撃にそなえる。1951年7月、第18戦闘爆撃大隊機。

〔上〕韓国空軍のF-51D。これは戦況もいちだんらくした1953年5月8日の撮影で、訓練をかねたパトロールに発進するところ。

〔下〕ハンガー内で整備点検、弾薬を装てんする韓国軍整備兵。韓国空軍は動乱ぼっ発の翌年、第18戦闘爆撃大隊のムスタング10機を供与されて、第10戦闘飛行団を編成した。大戦中に日本機で闘った経験を持つパイロットもあって、本機への慣熟も早く、2日間で乗りこなして戦闘に参加したという。第10戦闘飛行団はムスタングで動乱を闘いぬき、1953年10月にはF-86Fに機種改編した。

〔下〕F-51Dを供与した米軍では、数名の軍事顧問（教官として）を韓国空軍に送り、韓国空軍マークの機体に乗ってともに飛んだ。下の写真はその軍事顧問の機体である。

韓国空軍は動乱の前年、1949年10月に陸軍から独立して誕生。L-4とT-6を装備して飛行訓練を始めたところで動乱。最初の戦闘機F-51では、そのまま戦闘出撃であった。動乱で29人のパイロットが戦死している。

〔下〕第5空軍の軍事顧問の先導で発進する韓国空軍のムスタング。先頭の機体はその顧問の一人、ディーンE．ヘス大佐の乗機で、機首の文字は“信念を持って飛ぶ”という意味。1951年5月の撮影。

ポートダーウイン上空の死闘

解説　碇義朗

2次大戦の空戦記録

BATTLE OF AUSTRALIA

オーストラリアの北岸最大の基地ポートダーウインは，太平洋戦争開始後3カ月に，はやくも日本機動部隊の攻撃をうけ，それ以降，日本陸海軍航空隊の空襲の危機にさらされていた。

これではあぶないと感じたオーストラリア軍は，オーストラリア出身で英国空軍きっての名戦闘機指揮官といわれ，ヨーロッパ戦線でかずかずの武勲にかがやくクライブ・コールドウェル中佐と彼のスピットファイア戦闘機をよびもどした。

1943年2月6日にはじめて日本陸軍の100式司偵を撃墜していらい，不充分な整備とエンジンの不調になやまされながらも，よく持ちこたえて祖国防衛の大任を果した。いってみれば，"バトル・オブ・オーストラリア"の立役者であった。

以下，1934年5月頃の戦闘記録の写真をもとに，当時の状況をしのんでみよう。

〔左上〕みごとな編隊でポートダーウイン上空を通過する日本海軍の１式陸攻の編隊。中央編隊の最右翼の１機は、右エンジンに被弾したのか、長くガソリンの尾を引きながらしだいに編隊から遅れていく。当時を知るものにとって、胸せまるシーンである。

〔左下〕「日本機編隊、接近中」レーダー監視哨からの報告によって、スピットファイアがつぎつぎに引込線から引き出されて滑走路に向う。機体は20mm機関砲２門が突き出ている５型b。

〔上〕高度をとり、オーストラリア本土の北に浮かぶバサースト島上空に展開して日本機を待ちうけるスピットファイア戦闘機。ポートダーウインの命脈は、文字どおり彼らの双翼にかかっていた。

〔下〕日本機の爆撃によって大爆発を起す海岸施設。沖合いに浮かぶ艦船上から望見したものだが、右の方に見える艦の大きさと比較して、爆発の威力が想像されよう。

〔右〕スピットファイア戦闘機隊の名指揮官クライブ・コールドウェル中佐。彼の撃墜機数は少なくとも40機はあったが、公認されたものは28機半であった。写真の機体にある撃墜マークは、ドイツ機17機、イタリー機３機半、日本機７機、合計27機半を示している。

（Photos br Australian War Memorial）

(Photo by Kookaburra T.P.)

ラバウルで発見された 零戦改造の偵察機

最近、零戦の復元が相ついでいるが、このほどラバウル港の北西60マイル沖合いの海中から引揚げられた零戦の1機が、メルボルンに運ばれ、複元されて売りに出されている。

この零戦は複座になっているが、いわゆる零式戦闘練習機ではなく、後席に複式操縦装置はついていない。背当てのうしろに設けられた座席には、艦攻あたりのものと思われるスライド式風防がとりつけられており、おそらく、長距離哨戒隊の航法誘導指揮官機として現地で改造されたものであろう。

現在本機を所有し、その復元に当っているのは、クーカバラ出版社の航空関係書籍の発行者であるGベントランド氏とBコーラン氏。両氏は本機の真相と所属部隊、機体塗装の詳細を知りたがっている。

(Photo by Maj. L. G. Halls)

(Photo by Kookaburra T. P.)

〔左上〕腐蝕防止の塗装をして、9月23日、メルボルンに運び込まれたところ。〔上〕25フィートの海中から回収し、ラバウル港に引揚げられたばかりのところで、機体全面にさんごや貝類が付着している。かなり歴戦の機体らしく、30発におよぶ弾痕の修理のあとが見られるという。海中に30年近くもあったにしては、傷みが意外に少なく、機内も多少のドロをかぶっている程度で、機銃・機関砲、照準器、両座席の計器類、酸素ボンベや胴体タンク、着艦フックなどももとのまま、プロペラも完全で、エンジンも修復可能な状態であるという。〔下左と下右〕メルボルンのエッセンドン空港内ハンガーで復元中。復元後はキャンベラに建設を計画していた新航空博物館に寄贈することになっていたが、この計画があやしくなり、国内外の航空博物館や航空関係の団体など、同機を永遠に保存してくれるところに売りたいとしている。メルボルン渡しの値段は27,500オーストラリア・ドルという。

(Photo by Maj. L. G. Halls)

(Photos by Maj. L. G. Halls)

〔左〕操縦席内計器盤。30年近くも海中にあったとは思われないくらい良好な状態で、計器類はすべてもとのまま付いており、コンパス（羅針儀）はいまでも作動するという。写真では左側計器パネルの時計と方向指示盤がはずされて、その下方の大気温度計と胴体タンク燃料計もなくなって穴があいているが、ほかは原形のままほぼそろっている。操縦桿は下半分のみ。

〔右と下右〕操縦席後方に設けられた“偵察員席”（？）。11型か21型の機体を現地で改造したものと思われるが、操縦装置はなく、スライド式の風防がついている。右の写真は後席の前方。酸素ビン2本が白く見える。なお、下右の写真でわかるように、この席の後部風防はなくなっている。

〔下左〕同じく後席の右側で、床にあけられている穴は、カメラ窓か偏流測定用の信号弾投下窓であろう。同機は1942年から43年にかけてラバウル方面で使われた機体。ダークグリーンとグレイの塗装、スピナを赤く塗っているほかマークや記号はなく、製造番号は31870であるという。

ブリストル　ボーファイター②

〔上・下〕先月号にひきつづいて、戦場のボーファイター Mk.IF。Mk.IFは1940年9月から11月にかけて、つぎつぎに部隊に配備され、第25、29、219、600、604の5個スコードロンが、バトル・オブ・ブリテンにつづく、40年末から41年初めにかけてのドイツ空軍の冬期電撃攻撃を、本機で迎え撃った。

本機による戦果は、11月から2月頃まではわずかに3～4機とかんばしくなかったが、3月に入ると、総撃墜機数22機のうち半数が本機の働きによるもので、5月19日のロンドン空襲では、夜戦の面目を発揮して、24機を葬る活躍であった。この頃は対空砲火陣をはるかに上まわる戦果をあげている。

この写真の機体は、マンストンのキャトリックを基地に活躍した第600スコードロンの所属機で、機体全面をスペシャル・ナイト塗装にして、胴体のコード・レターはスカイグレイである。

〔上〕コースタル・コマンドに配備されたボーファイターMk.ＩＣ。1941年春、ドイツ軍のギリシャ侵攻にともなって、長距離戦闘機の必要にせまられたコースタル・コマンド用に、急きょ改造されたのがMk.ＩＣ。ＩＦの機銃を減らして燃料の搭載量をふやし、無線・航法装備を強化した最初の80機は、第25、272スコードロンなどに装備されて、ジブラルタル、マルタやキプロス島方面に派遣されている。クレタ島の防衛にはまにあわなかったが、キプロスからドイツの補給艦船攻撃に出撃した本機は、ドイツ軍をシリアから駆逐するのに一役かっている。Mk.ＩＦとＩＣは、全部で914機が生産された。上の写真の機体は第272スコードロンの所属機である。

〔下・右ページ上〕ボーファイターMk.ⅡF。Mk.Ⅰのブリストル・ハーキュリーズ　エンジンに代えて、ロールスロイス　マーリンⅩⅩエンジンを積んだのがMk.ⅡF。1940年末から改造が始められて、41年3月に1号機が初飛行。同年4月から5月にかけて第600、604スコードロンに配備され、本土防空の夜戦として活躍している。

このMk.ⅡFでは、上昇時の縦安定のために、水平尾翼を12度の上反角のついたものにしている。また離陸時の首ふりの傾向を押えるために、胴体に背ビレをつけるテストも本機を使って行なっているが、これはのちのMk.Ⅹから標準装備となった。下の写真の機体は、1941年9月頃、コルティシャルを基地に防空に活躍した夜間戦闘機部隊、第255スコードロンの所属機である。

〔下〕ボーファイターMk.V。機首に20mm機関砲4門、主翼に7.7mmブローニング機銃6挺を装備したボーファイターは、当時としては、最も強力な武装を誇る戦闘機であったが、その火力装備を変える試みもなされている。主翼の機銃6挺と機首の20mm機関砲2門をはずして、操縦席の後方に7.7mm機銃4挺の砲塔をつけたのがそれで、マーリン・エンジンを積んだMk.IIの2機（写真のR2274とR2306）が改造された。これがボーファイターMk.Vである。

その1機は、1942年4月に第29スコードロンに送られて飛行テストが行なわれたが、砲塔はパイロットの脱出時に支障になるとして、この試みは中止され、2機が改造されたのみに終った。

このほか、Mk.IIではボーファイターの欠点でもあった上昇中の縦安定の不足を補うため、双尾翼にするなどの試みもしている。これは既述のように、上反角を付けることで解決したが、戦闘部隊のパイロットのあいだでは、安定しすぎて夜間戦闘には不向きであるとして、乗り心地が多少悪くても、上反角なしの機体を好む者も多かったという。

〔上・下〕ボーファイターMk.VIF。Mk.IIFのマーリン・エンジンをふたたび星型のハーキュリーズに換装したのがMk.VI（6）。Mk.Iでは1,425HPのハーキュリーズIIIであったが、Mk.VIでは、1,650HPのハーキュリーズVIまたはXVI（16）となっている。

マーリン装備のMk.IIFは450機が生産され、第255、207、406、410、600、604スコードロンなどに装備されて、本土防空の夜戦として広く使われているが、高空では優速であっても、夜間の緊急離陸では、ハーキュリーズ装備機のパンチ力にかなわなかった。さらに、ランカスター爆撃機の生産が急ピッチで進められ、マーリンエンジンの不足をきたしたものも、ボーファイターがふたたびハーキュリーズにかえた原因であった。マーリン装備のボーファイターは、Mk.IIのみに終った。

Mk.VIもMk.Iと同じように、コースタル・コマンド用のMk.VICが造られ、F・Cの総生産機数は1,832機。機首にA・Iレーダーを積んだMk.VIFは、第68,219、255、600、604スコードロンなどに配備され、本土防空から北アフリカ戦線、シシリー方面にも投入されている。初めて極東方面に姿を見せたボーファイターは、第176スコードロンのMk.VIFで、1943年1月からカルカッタ防衛の任につき、日本機とも矛をまじえている。

エアラインの翼

BOAC　英国航空　⑥

〔上〕ハンドレ・ページ　ヘルメス4。ヘルメスは、戦後イギリスでBOAC用に新しく造られた最初の旅客機。BOACでは25機を発注、1950年2月に1号機を受領して、同年末から南アフリカ路線などへ飛ばしている。乗員5人、乗客40人乗りだが、最大63人まで乗せることができた。しかしBOACにとってヘルメスは、当座しのぎに導入したエアライナー。カナデア・アーゴノートの代替機として2年間使われただけで、次第に姿を消していった。BOACから払い下げられた機体は、ハーキュリーズ763エンジンを773に換装した68人乗りの軍用輸送型4Aに改造されたり、ほかの航空会社に移籍されて、1960年中頃まで使われている。

〔下〕カナデア・アーゴノート。カナデア社が、DC-4とDC-6の機体をもとに改造して、ロールスロイス　マーリン620エンジンを装備したのがDC-4M-2。BOACでは、これを22機発注、アーゴノートの名称をあたえて、1949年8月から1950年末頃まで極東路線に就役させている。

“生きている”博物館　シャトルワース コレクション

〔上〕パーシバル　ガル。1932年に造られたレーサーで、当時としては空力的に非常にすぐれた機体であった。この機体は1961年にハンチング航空会社が保存してあったものを移管したもの。

〔下〕プー・ド・シル。有名なフランスのプー系軽飛行機のひとつで、第424訓練中隊に長いあいだ保管されていたものを1967年に移管したもの。この機体は1933年に造られた35馬力エンジン付き。

〔上・下〕グロスター　グラジェター。1934年に造られた複葉戦闘機で、一部は第２次大戦にも活躍したことで有名である。ことに1942年のマルタ島攻防戦は、複葉機の最後を飾るのにふさわしいものだった。
写真の機体は1938年に造られてＲＡＦ（イギリス空軍）で使用され、第２次大戦後にふたたび飛行可能な状態に整備しなおされて、1960年にグロスター社からこの博物館に寄贈されたものである。いまでも、往時そのままに飛びまわっている。

〔右〕ホーカー　ハリケーン１戦闘機。スピットファイアと並んで第２次大戦を代表するイギリス機。写真の機体はカナダ製で、のちに着艦フックなどをつけてシーハリケーン１Ｂに改造され、戦後は学校の教材であったのを、ハリケーン１の仕様になおしたもの。この機体も映画「バトル・オブ・ブリテン」に登場している。

〔下〕デハビランドＤＨ88コメット。1934年のオーストラリア＝イギリス間の国際レース"マクロバートソン・レース"に優勝した記念すべきレーサーの実物。Ｇ-ＡＣＳＰ、Ｇ-ＡＣＳＲ,Ｇ-ＡＣＳＳの３機が造られ、３機とも34年10月20日の夜明けにミルデンホールを出発、Ｃ.Ｗ.Ａ.スコットとＴ.Ｃ.ブラックの乗った写真のＧ-ＡＣＳＳ機が、メルボルンまで70時間54分18秒で飛んで優勝した。同機はその後、1937年のマルセイユ＝ダマスカス＝パリ間のレースなどにも参加しており、ここの博物館に移されたのは1965年。同じコメットでも、日本ではジェット旅客機が有名だが、イギリス人にとっては本機も忘れられない名機である。

〔下〕スーパーマリン　スピットファイアＶＣ戦闘機。これは飛べる状態で現存する数少ない初期のスピットファイアの１機。この型は、のちの型と違って低空用で、やっと恒速ピッチ・プロペラをつけていたが、ドイツのＢｆ109Ｅ戦闘機と互角にわたり合って、イギリスを敗戦の危機から救った機体である。

この写真のＤＯ-Ｈ機も映画「バトル・オブ・ブリテン」に出演して見事な"演技"をみせた１機。

〔下〕パーシバル　プロボスト。1950年からＲＡＦの基体練習機として多量に使われた機体で、写真のＸＦ 836機は、1969年にＲＡＦからゆずり受けたもの。550馬力のアルビス・レオニーズ空冷星型9気筒エンジンをつけ、機銃は7.7mmのもの2挺だが、翼下に各種の武装ができ頑丈なのが本機の特徴であった。

〔下〕アブロ　アンソンＣ.ＭＫ.19輸送機。英空軍に33年間も現役機として就役していたという記録の持主がアンソンで、写真の機体は1968年3月、最後のアンソンとして退役したときにＲＡＦから寄贈されたもの。1935年に最初の機体が完成し、36年から就役したが、これはＲＡＦの最初の単葉機であり、引込脚機でもあった。第2次大戦では旧式化したが、訓練や哨戒に重用され、戦後は民間機として多数が用いられている。